



คาดสินเชื่อเช่าซื้อรถหดตัว 5.5% ในปี 2567 หดตัวติดต่อกันเป็นปีที่ 2

CURRENT ISSUE

Vol.30 No.3517 23 สิงหาคม 2567

- สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ในระบบแบ่งกัไทยหดตัว 6.2% YoY ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ขณะที่ ผลจากหลายปัจจัยที่กดดันกำลังซื้อและความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ รวมไปถึงปัญหารายได้ ภาระหนี้ครัวเรือน และมาตรการดูแลการปล่อยสินเชื่อ ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า สินเชื่อเช่าซื้อฯ ในปี 2567 จะหดตัวลง 5.5% ต่ำกว่าประมาณการเดิมที่คาดว่าจะขยายตัว 1.0-2.0%
- สัดส่วนสินเชื่อ Stage 2 และ NPL ต่อสินเชื่อเช่าซื้อโดยรวม มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นไปที่ 18% ในปี 2567 จาก 17.35% ในไตรมาส 2/2567 ดังนั้น ผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อฯ จึงยังน่าจะเน้นกลุ่มลูกค้าศักยภาพที่มีรายได้ระดับกลางและบน และสินเชื่อจำนำทะเบียน โดยเฉพาะแบบโอนความเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถ ขณะที่เพิ่มความระมัดระวังกับสินเชื่อรถมือสอง



กาญจนา โชคไพศาลศิลป์

ผู้บริหารงานวิจัย
kangana.c@kasikornresearch.com

ครึ่งแรกของปี 2567 สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์หดตัว 6.2% YoY

จากข้อมูลธนาคารพาณิชย์ที่จดทะเบียนในไทย ตามฐานข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดเช่าซื้อฯ ในภาพรวมประมาณ 65% หรือประมาณ 2 ใน 3 ของระบบนั้น พบว่า **สินเชื่อเช่าซื้อฯ ณ สิ้นไตรมาสที่ 2/2567 หดตัว 6.2%** จากระยะเดียวกันของปีก่อน (YoY) ซึ่งหดตัวลึกลงจากไตรมาสแรกที่หดตัว 3.0% YoY ขณะที่ ในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้ ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อฯ ลดลงจาก ณ สิ้นปี 2566 ประมาณ 5.77 หมื่นล้านบาท

สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนหนี้ตามงวดผ่อนชำระของยอดสินเชื่อเดิมในอัตราที่เร็วกว่ายอดจัดสินเชื่อใหม่ที่คาดว่าจะลดลงตามยอดขายรถใหม่ที่หดตัว 24.2% YoY ในครึ่งปีแรก¹ ประกอบกับน่าจะมีความกดดันเพิ่มเติมจากปัญหาด้านรายได้และกำลังซื้อ รวมถึงนโยบายเครดิตที่ระมัดระวังของผู้ให้บริการสินเชื่อในภาพรวม ท่ามกลางสภาวะที่ปัญหาคุณภาพหนี้สะท้อนจากสินเชื่อ

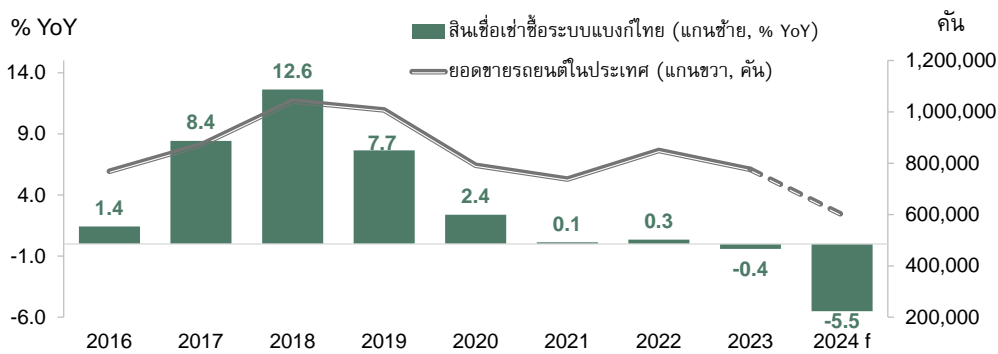
¹ ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2567 ยอดขายรถมีจำนวน 308,027 คัน หดตัว 24.2% YoY เทียบกับ 406,131 คัน ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2566

Stage 2 ของสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ที่เพิ่มขึ้นเป็นตัวเลขสองหลัก และสูงกว่าสินเชื่อรายย่อยประเภทอื่นๆ เช่น สินเชื่อบ้าน บัตรเครดิต หรือสินเชื่อส่วนบุคคล

แนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อ ในระยะที่เหลือของปี 2567 คาดว่า จะยังคงภาพการหดตัวต่อเนื่อง

ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า สินเชื่อเช่าซื้อ จะหดตัว 5.5% ณ สิ้นปี 2567 ซึ่งเป็นการหดตัวต่อเนื่องเป็นปีที่สอง จากที่หดตัว 0.4% ในปี 2566 และต่ำกว่าประมาณการเดิมที่คาดว่าจะขยายตัว 1.0-2.0% ค่อนข้างมาก สอดคล้องกับยอดขายรถยนต์ใหม่ในปีที่คาดว่าจะลดลงจากสมมติฐานเดิม มาอยู่ที่ประมาณไม่เกิน 600,000 คัน (รูปที่ 1)

รูปที่ 1 สินเชื่อเช่าซื้อระบบแบ่งกัไทยหดตัวในอัตราที่ลึกมากขึ้นในไตรมาสที่ 2/2567



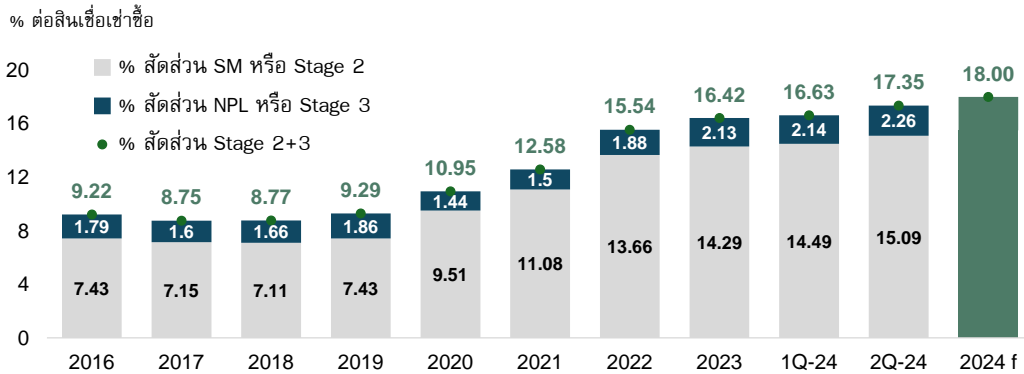
ที่มา: ธปท. สถาบันยานยนต์ และคาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย (ณ 23 ส.ค. 2567)

3 ประเด็นกดดันสินเชื่อเช่าซื้อ ที่น่าจะยังไม่คลี่คลายโดยเร็ว

1. **ผลบวกจากยอดขายรถ BEV ต่อสินเชื่อเช่าซื้อ ปีนี้ไม่จำกัด** โดยแม้ในปี 2567 ยอดขายรถ BEV จะเป็นตัวแปรสำคัญในการช่วยดันยอดขายรถในภาพรวมด้วยส่วนแบ่งต่อยอดขายรวมที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นแตะ 11.7% เทียบกับ 9.5% ในปี 2566 อย่างไรก็ตาม การดีตลาดของรถ BEV จากค่ายรถต่างประเทศที่ราคาต่ำลง ทำให้ผู้ซื้อบางส่วนเลื่อนการตัดสินใจซื้อรถใหม่ออกไป ทำให้สินเชื่อเช่าซื้อ ไม่ได้านิสงส์จากยอดขายรถ BEV มากดังที่ควรจะเป็น
2. **ปัญหาหนี้ครัวเรือนสูงและปัญหาคุณภาพหนี้** เป็นเงื่อนไขหลักที่ทำให้เกิดการชะลอตัวทั้งฝั่งความต้องการซื้อรถและความต้องการปล่อยสินเชื่อจากผู้ให้บริการสินเชื่อ ทั้งนี้ ณ สิ้นไตรมาสที่ 2/2567 สัดส่วนสินเชื่อ Stage 2 และ NPL ต่อสินเชื่อเช่าซื้อรวม ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 17.35% โดยเป็นการเร่งตัวขึ้นทั้งในส่วนของสัดส่วนสินเชื่อ Stage 2 มาที่ 15.09% และสัดส่วน NPL มาที่ 2.26% จากสัดส่วนสินเชื่อ Stage 2 ที่ 14.49% และสัดส่วน NPL ที่ 2.14% ในไตรมาสแรกตามลำดับ

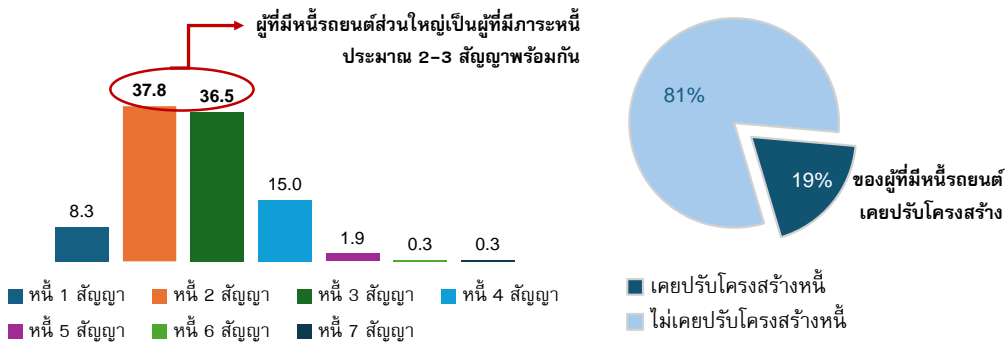
ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยประเมินว่า สัดส่วนสินเชื่อ Stage 2 และ NPL ต่อสินเชื่อเข้าซื้อ รวม มีโอกาสขยับเข้าหาระดับ 18% ในช่วงสิ้นปี 2567 เทียบกับ 17.35% ณ สิ้นไตรมาส 2/2567 (รูปที่ 2) เนื่องจากสถานการณ์รายได้ในภาพรวมของกลุ่มลูกหนี้รายย่อย ยังน่าจะไม่ได้ดีขึ้น สวนทางกับภาระค่าใช้จ่าย หรือภาระการชำระหนี้ที่ยังอยู่ในระดับสูง

รูปที่ 2 ปัญหาคุณภาพหนี้ของสินเชื่อเข้าซื้อระบบแบงก์ยังคงมีต่อเนื่องในปี 2567



ที่มา: ธปท. และคาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย (ณ 23 ส.ค. 2567)

รูปที่ 3 ผลสำรวจ KResearch พบว่า ผู้ที่มีหนี้รถยนต์ส่วนใหญ่มีภาระหนี้มากกว่า 1 สัญญา และประมาณ 19% เป็นผู้ที่เคยผ่านการปรับโครงสร้างหนี้



ที่มา: ผลสำรวจสถานการณ์หนี้ครัวเรือนปี 2567 ช่วงเดือนมี.ย.-ก.ค. 2567 โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ข้อสังเกตเพิ่มเติม คือ การก่อหนี้รถไม่ใช้หนี้ประเภทเดียวที่ผู้กู้มีในปัจจุบัน ผู้กู้จึงอ่อนไหวต่อเหตุการณ์ไม่คาดคิดมากขึ้น ซึ่งอาจกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ และอาจทำให้สถานการณ์ยืตรถยังน่าจะอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ทั้งนี้ จากแบบสอบถามของศูนย์วิจัยกสิกรไทยในช่วงระหว่างเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2567 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่มีสินเชื่อเข้าซื้อฯ มักมีหนี้มากกว่า 1 ประเภท โดยเฉลี่ยแล้วมีหนี้อยู่ประมาณ 2.66 ผลิตภัณฑ์ และประมาณ 19.0% ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสินเชื่อเข้าซื้อฯ เป็นผู้ที่น่าจะเคยมีปัญหากับการชำระหนี้ เพราะเคยผ่านการปรับโครงสร้างหนี้มาแล้ว (รูปที่ 3)

3. **มาตรการดูแลการปล่อยสินเชื่อ** อาทิ มาตรการการให้สินเชื่ออย่างรับผิดชอบและเป็นธรรม (Responsible Lending) ซึ่งในกรณีของสินเชื่อใหม่ ผู้ให้บริการโดยเฉพาะสถาบันการเงินที่อยู่ภายใต้การกำกับของ ธปท. จะต้องคำนึงถึงรายได้คงเหลือจากการชำระหนี้ในแต่ละเดือนให้มีเพียงพอต่อการดำรงชีพ ขณะที่ในกรณีของลูกหนี้ที่มีสัญญาณว่าจะมีปัญหาและไม่เคยปรับโครงสร้างหนี้มาก่อน ผู้ให้บริการจะต้องเสนอแผนปรับโครงสร้างหนี้ 2 ครั้งตามแนวทางที่กำหนด ซึ่งแม้จะดีกับลูกหนี้ แต่ก็เพิ่มกระบวนการให้กับผู้ให้บริการ นอกจากนี้สินเชื่อเช่าซื้อที่ผ่านกระบวนการปรับโครงสร้างหนี้ที่ทยอยเพิ่มสูงขึ้น ก็เป็นสัญญาณเตือนให้สถาบันการเงินต้องเพิ่มความระมัดระวังต่อความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับปัญหาคุณภาพหนี้ในระยะข้างหน้า

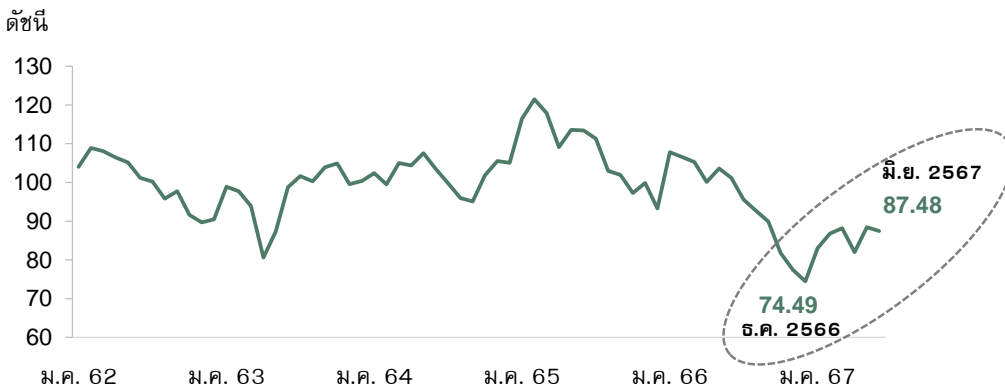
ภาพตลาดสินเชื่อเช่าซื้อ หลังจากรถใหม่ จะเป็นไปในทิศทางใด?

ตลาดลูกค้าศักยภาพ จำกัดอยู่ที่ฐานรายได้ระดับกลางและบน ซึ่งมีภาระหนี้ต่อรายได้ในระดับต่ำ และมีขีดความสามารถในการก่อหนี้ที่เป็นรถใหม่เพิ่มเติม ทั้งนี้ ผู้ให้บริการมีแนวโน้มให้นำหนักกับลูกค้าที่มีรายได้ตั้งแต่ 30,000 บาท หรือ 50,000 บาทขึ้นไปมากขึ้น เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนเงินออมเฉลี่ยต่อรายได้ ในระดับที่ใกล้เคียงหรือสูงกว่าสัดส่วนภาระหนี้เฉลี่ยต่อรายได้ โดยที่อาจต้องเลือกผ่อนระยะที่ยาวขึ้นเพื่อให้สามารถดูแลยอดผ่อนต่อเดือนได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดอายุสัญญา นอกจากนี้ ลูกค้ารถ BEV ก็ยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่น่าสนใจ เนื่องจากลูกค้ามักอยู่ในเขตเมือง และมักซื้อรถ BEV เป็นรถคันที่ 2-3 เพื่อตอบโจทย์การเดินทางด้วยพลังงานทางเลือกที่ประหยัดขึ้นด้วย

ตลาดรถมือสองยังมีความเสี่ยงสูง ทำให้ผู้ให้บริการสินเชื่อคงเน้นไปที่ตลาดจำหน่ายทะเบียน โดยแม้ดัชนีราคารถยนต์นั่งมือสองเริ่มปรับตัวดีขึ้นจากจุดต่ำสุดในช่วงปลายปี 2566 แต่ภาพรวมตลาดก็ยังอยู่ในภาวะซบเซา เพราะความเสี่ยงของลูกค้ารถมือสองอยู่ในระดับสูงกว่ารถมือหนึ่ง ผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อ จึงยังให้ความระมัดระวังในการเล่นตลาดดังกล่าว โดยเฉพาะผู้เล่นกลุ่มธนาคารพาณิชย์ ทำให้ตลาดมือสองต้องอาศัยผู้เล่นที่เป็นบริษัทเช่าซื้อและบริษัทลีสซิ่งนอนแบงก์มากขึ้นในช่วงที่ผ่านมา

นอกจากนี้ ด้วยความเสี่ยงของลูกค้าที่ยังสูง จึงทำให้จะยังคงเห็นภาพการจัดไฟแนนซ์ด้วยวงเงิน (LTV) ที่ลดลง เพิ่มเงินดาวน์ หรือภาพที่เดินที่รถเน้นให้ลูกค้าซื้อรถด้วยเงินสดมากขึ้น ดังนั้น ผู้ให้บริการสินเชื่อจึงอาจเลือกเพิ่มผลตอบแทนของพอร์ตในภาพรวม ด้วยการที่ยังคงให้นำหนักกับตลาดจำหน่ายทะเบียน โดยเฉพาะแบบโอนความเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถ (โอนเล่ม) ที่มีความเสี่ยงต่ำกว่า ส่วนแบบไม่โอนเล่มแต่ใช้ทะเบียนรถเป็นประกัน (สินเชื่อส่วนบุคคลภายใต้การกำกับประเภทที่มีทะเบียนรถเป็นประกัน) คงต้องจับตาความเสี่ยงคุณภาพหนี้ที่เพิ่มขึ้น หลังจากที่ยุคนี้ส่งผลทำให้ภาพรวมสินเชื่อกลุ่มนี้เติบโตชะลอลง โดย ณ สิ้นไตรมาสที่ 2/2567 สินเชื่อที่มีทะเบียนรถเป็นประกัน (รวมแบงก์และนอนแบงก์) ขยายตัว 25.3% YoY ชะลอลงจาก 36.2% YoY ณ สิ้นปี 2566

รูปที่ 4 ดัชนีราคาการถยนต์นั่งมือสอง



ที่มา: ธปท. รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละขณะเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสี่ยงใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ตัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ